AUX CITOYENS

REPRÉSENTANS DU PEUPLE.

CITOYENS LÉGISLATEURS,

JE vous invite à prendre en considération la réponse que je fais à la commission des travaux publics, relativement à une lettre qui m'en a été envoyée, datée du premier germinal, *l'an troisième de la République française une et indivisible.* Si la commission des travaux publics avait mûrement examiné le plan du travail dont je me suis occupé pendant deux ans et demi, avec la plus grande attention, concernant la construction d'un pont au Marais, entre Bezon et Argenteuil, et dont j'ai été chargé par les communes du canton dudit lieu, elle aurait vu que l'emplacement que j'ai choisi, est celui que l'on cherchait depuis 100 ans dans les environs, pour construire un pont; qu'il est le point fixe et la direction de la route de l'étoile de Neuilly, à la maison du Marais, faisant presque le point central entre Argenteuil et Bezon.

Je persiste à dire et à me référer à ma pétition, distribuée le 6 ventôse dernier à la Convention nationale, qui est d'abréger la route de Pontoise à Paris de trois bonnes lieues.

A

Ou le graveur n'a pas suivi le travail de l'auteur de la carte géographique, ou la commission des travaux publics a mal prise ses mesures sur elle, lorsqu'elle assure que mon projet n'abrégerait tout au plus que de mille toises.

Le citoyen Denis Roi, domicilié à Argenteuil, député à la Convention nationale; tous les habitans d'Argenteuil, des communes voisines et de celles riveraines, auraient affirmé à la commission des transports publics, si elle avait jugé à propos de s'en informer, que la nouvelle route projetée abrégera de trois bonnes lieues par terre; que le pont, une fois bâti, mettra dans le cas, ceux qui apportent à Paris des comestibles, d'y faire deux voyages par jour, et de ne point retarder son approvisionnement, soit dans les temps des glaces, des grosses ou basses eaux, soit dans les mauvais temps.

Les carrières Denis, entre Chatou et Bezon, sont en état de fournir toutes les pierres nécessaires, et en même quantité, pour la construction du pont, au lieu d'en faire venir des carrières de Baltaucourt, près Meulan, comme on l'a fait pour le pont de Neuilly; ce qui éviterait des frais de transports pour des sommes immenses : au lieu de faire monter les bateaux pour conduire les pierres, il n'y aurait qu'à les faire descendre; conséquemment moins d'hommes et moins de chevaux.

Je ne me fais pas illusion, lorsque j'insiste à dire qu'en faisant un port dans l'anse, entre la Frette et Herblay, j'abrège les convois d'un détour de près de 22 lieues de rivière.

J'accélère, par ce moyen, l'arrivée des marchandises et comestibles de Rouen à Paris : trop souvent l'un et l'autre sont retardées 7, 8, 10, 12 jours, et quelquefois plus, par les mauvais temps, les grosses ou les basses eaux et les glaces.

Elles le sont toujours par le chemin immense qu'elles sont obligées de faire, en suivant les sinuosités de la Seine; tandis que, débarquées à la Frette, ces marchandises pourront être voiturées en 3 ou 4 heures à Paris; ce qui prouve, d'une manière victorieuse, et la nécessité du projet proposé, et les avantages incalculables, attachés, par ce moyen, à un arrivage infiniment plus prompt à Paris.

Pourquoi donc cette misérable chicane de mots sur l'abréviation de la route ou de la navigation? Quel est le point important, le seul problême à résoudre? ...... Diminuer tous les obstacles qui s'opposent au plus prompt et au plus sûr arrivage des marchandises à Paris.

Or, le projet proposé résout ce problême de la manière la plus avantageuse, en abrégeant la route; et voilà où il fallait se borner, et non pas à chicaner sur une expression.

La commission des travaux publics ne devait pas s'attacher à examiner le montant de ce que pourra coûter la construction du pont du Marais, ni finir par dire que la construction du pont, qui en forme réellement trois, montera à douze millions.

Je réponds à la commission des travaux publics que je ne demande pas à la Convention nationale qu'elle décrète la construction du pont du Marais aux frais de la République, mais que la Convention nationale se borne à décréter la construction du pont proposé, qu'elle autorise une compagnie à la construire ; et bientôt la certitude de recouvrer, avec avantage, les avances faites pour cette entreprise, procurera une compagnie en état de le faire.

Personne n'ignore que cet établissement, quoique très-utile et très-nécessaire pour l'approvisionnement de Paris, (jusqu'aux chasses-marées ; qui demandent la nouvelle route pour y arriver plus promptement), ne pourrait qu'être très-dispendieux, attendu que tout est d'un prix exorbitant, tant à l'égard des marchandises et comestibles, qu'à l'égard de tous les matériaux quelconques.

Mais la commission des travaux publics aurait dû, avant tout, peser dans sa sagesse si la construction d'un pont en face de la maison du Marais est absolument nécessaire ou non. C'était-

là, je le répète, le seul point important à décider.

Ce projet une fois débattu et accepté par la commission des travaux publics, il ne pourra résulter de son exécution que les moyens de faciliter plus promptement les approvisionnemens de Paris en tous genres.

Rien ne peut détruire la nécessité de construire le pont du Marais : il n'y a que les ennemis du bonheur et de la tranquillité de Paris qui peuvent s'y opposer.

La construction du pont du Marais fera exister le tiers d'une population de près de trois millions d'individus, depuis Dieppe jusques et compris le département de Paris, qui n'a d'autre ressource que par le commerce qu'il y fait. Tous ces pays, jusqu'à Dieppe, n'ont d'autre soutien que les bras et l'industrie. Sans les bras, la nation serait sans force ; aussi la République est-elle dans le cas de trouver, dans la construction du pont du Marais, les ressources les plus étonnantes.

Le commerce étant le mobile général des objets et des productions qui constituent les richesses de la République, il est évident que la nation doit influer sur sa prospérité et sur ses forces : elle lui doit encouragement et protection. Conséquemment c'est à elle de faire cesser l'espèce de léthargie dans laquelle est plongée aujourd'hui son commerce.

Il faut que la nation lui donne une nouvelle vie

pour le dégager de toute servitude, afin de rendre à l'industrie son activité, et au commerce sa splendeur.

C'est le commerce qui doit cimenter la gloire de la nation française et le bonheur de la République, qui seront à jamais le modèle des peuples.

La commission des travaux publics me parle d'un canal.

Plus il y aura de ponts et de canaux dans la République, plus elle sera opulente, heureuse, tranquille et approvisionnée.

Jamais les ponts ni les canaux n'ont gêné la navigation, mais bien les murailles qui avancent dans les rivières de la Seine et des autres, comme celles de la Frette-sur-Seine, qui exposent tous les jours ses frères, les mariniers, à périr, en passant leurs cordes par-dessus.

Ces murailles, comme celles de la Frette-sur-Seine, ont été bâties sous le despotisme tyrannique du ci-devant Louis XIV, pour empêcher que les cerfs et les autres animaux qui étaient poursuivis à la chasse, après avoir traversé la rivière de la Seine, n'aillent plus loin.

Est-il possible, citoyens législateurs, que les cris de nos frères les mariniers, immolés depuis tant de siècles, au vil intérêt et aux plaisirs meurtriers de nos ci-devant despotes, aient eu besoin de la révolution actuelle pour se faire entendre ?

Que de malheurs de moins quand ces murailles seront abattues ! presque tous les ans il périt de

nos frères les mariniers et des bateaux, qui viennent heurter contre ces murailles dans des temps de brume. Que ces murailles tombent donc au bruit des trompettes de la liberté, dès que votre sagesse vous aura décidé à rendre un décret à cet effet, en vous invitant en même-temps à en rendre un pour la construction du pont du Marais!

CLARY, *volontaire de la première compagnie du bataillon de la section de* GUILLAUME-TELL.

COPIE *de la lettre envoyée au citoyen* CLARY, *le premier germinal, l'an troisième de la République française, une et indivisible, par la Commission des travaux publics.*

BUREAU DES COMMUNICATIONS PAR TERRE.

ADRESSE avec un timbre de la Commission des travaux publics, au citoyen Clary, rue Montmartre, n°. 102.

LA commission a examiné, avec cette attention que l'on doit à tout citoyen qui s'occupe de projets d'utilité publique, les pétitions que tu as présentées, concernant la construction d'un pont au Marais, entre Bezon et Argenteuil.

Un des principaux avantages que l'on retirerait de cet établissement, suivant la loi, serait d'abréger la route de Pontoise à Paris de trois bonnes lieues.

La vérité est, d'après les mesures prises sur la carte, que ton projet n'abrégerait, au plus, que de mille toises.

La pierre qu'il conviendrait d'employer pour son exécution, est en effet la même que celle dont on s'est servi pour le pont de Neuilly. Mais on ne l'a pas, comme tu crois, tirée des carrières Denis ; elles l'ont été, au contraire, de celles de Saltaucourt, près Meulan ; ce qui occasionnerait des frais de transport très-dispendieux.

Tu prétends encore qu'en adoptant l'établissement du port entre la Frette et Herblay, ainsi que tu le proposes, la navigation serait abrégée de 22 lieues, et en cela tu te fais illusion. La route par eau ne serait pas abrégée, mais seulement interrompue, pour être convertie en une route par terre.

On ne pourrait éviter à la navigation les grandes sinuosités de la Seine, qu'au moyen d'un canal.

Dans tous les cas, et quelques avantages qu'on puisse en effet retirer de ton projet, ils ne sont pas suffisans pour entrer en balance avec les dépenses énormes qu'il entraînerait ; et qui, par apperçu, monteraient à près de douze millions pour la construction du pont, qui en forme réellement trois, par l'emplacement que tu as choisi, sans compter ce que coûterait le nouveau chemin.

Ces motifs déterminent la commission à rejeter ton projet. Elle te fait néanmoins les remercie-mens que méritent ton travail et ton zèle.

Salut et fraternité.

Signé Lecamus.